

S'indaga sulla sciagura del «Viscount»

La commissione di inchiesta ha interrogato funzionari e tecnici dell'aeroporto di Capodichino — Prosegue con difficoltà l'identificazione delle vittime

Grave lutto per la cultura e la democrazia

Morto a Venezia Gino Luzzatto

Insigne studioso, fu perseguitato dal fascismo e partecipò attivamente alla Resistenza



Gino Luzzatto

Profondo è unanime cordoglio ha suscitato in tutta Italia la morte del professor Gino Luzzatto, avvenuta ieri pomeriggio all'ospedale civile di Venezia. Numerose autorità ed uno stuolo di estimatori si sono avvicinati per l'intera giornata nella visita alla camera ardente. Centinaia di telegrammi di condoglianza (tra cui quelli del Comitato regionale del PCI e della Federazione comunista) sono pervenuti alla famiglia. Da alcuni giorni Luzzatto fece accusava un malessere che tuttavia non lasciava prevedere una fine così repentina. Il decesso è avvenuto per embolia cerebrale. Luzzatto aveva 86 anni, essendo nato a Venezia il 9 gennaio 1878. I funerali si svolgeranno domani, mercoledì, nella chiesa di Santa Maria della Salute, volentieri espressa dallo scomparso.

La morte di Gino Luzzatto è un lutto per l'intera cultura italiana. Lo pianse lo studioso, e in particolar modo gli economisti dei quali era l'illustre decano. Lo pianse, nello stesso tempo, la Resistenza, che lo vide tra i suoi esponenti più attivi e qualificati. Socialista in gioventù, passato poi con Salvemini al Partito d'azione, Luzzatto fece embolia antifascismo una delle sue profonde ragioni di vita. Ciò gli costò, nel 1925, le dimissioni forzate da Rettore Magnifico dell'Università di Ca' Foscari a Venezia. Aveva allora 47 anni. Laureato in lettere a vent'anni, qualche anno dopo conseguiva la laurea in giurisprudenza. Quindi otteneva la libera docenza in storia del diritto all'Università di Padova e la cattedra di storia economica all'Università di Bari. Fu sotto Ca' Foscari, venne nominato Rettore nel 1922. Il suo insegnamento e la sua attività ispirati dall'idea di libertà e democrazia gli attirarono l'odio del fascismo che lo obbligò a rassegnare le dimissioni. In segno di solidarietà con Luzzatto, si dimise allora l'intero consiglio di amministrazione dell'Ateneo, presieduto dal senatore Diana.

Luzzatto dovette guadagnarsi da vivere con attività private, pubblicando i suoi libri con lo pseudonimo di G. Padovan. Questo, fino al 1938, quando, a causa della sua opera, venne espulso e fu praticamente condannato alla morte civile. Partecipò attivamente alla Resistenza e contribuì alla costituzione del Comitato di liberazione nel Veneto, assieme a Concetto Marchesi e a Egidio Meneghetti. Alla Liberazione venne nominato commissario di Ca' Foscari e, alla prima elezione, restituito alla sua funzione di Rettore Magnifico, carica che rese fino al 1953, allorché dovette lasciare per raggiunti limiti di età. Nel frattempo aveva preso parte attiva alla vita politica veneziana quale assessore alle finanze nella giunta democratica, presieduta dal compagno C. B. Gianquinto. Passato al PSDI, dopo lo scioglimento del Partito d'Azione, tornò definitivamente nel PSI nel 1959.

Numerose e importanti sono le opere che egli ha lasciato. Tra quelle di « Storia e storia economica » in più volumi, però il più importante è un libro, « L'Europa mediterranea », dove espone le dottrine economiche europee. Codice di larghissima fama. Il nome di Luzzatto non mancava mai di figurare nei maggiori convegni di studio riguardanti l'economia e le scienze sociali. Lo invitavano a tener corsi e conferenze in Europa e in America. A lui si rivolgevano per consigli e suggerimenti studiosi di ogni parte politica, tanto grande era il suo prestigio. Con Gino Luzzatto è scomparso uno dei migliori cittadini italiani: un economista, un antifascista, un esponente attivo della Resistenza, un amministratore comunale modello, nello stesso tempo, un uomo di grande bontà.

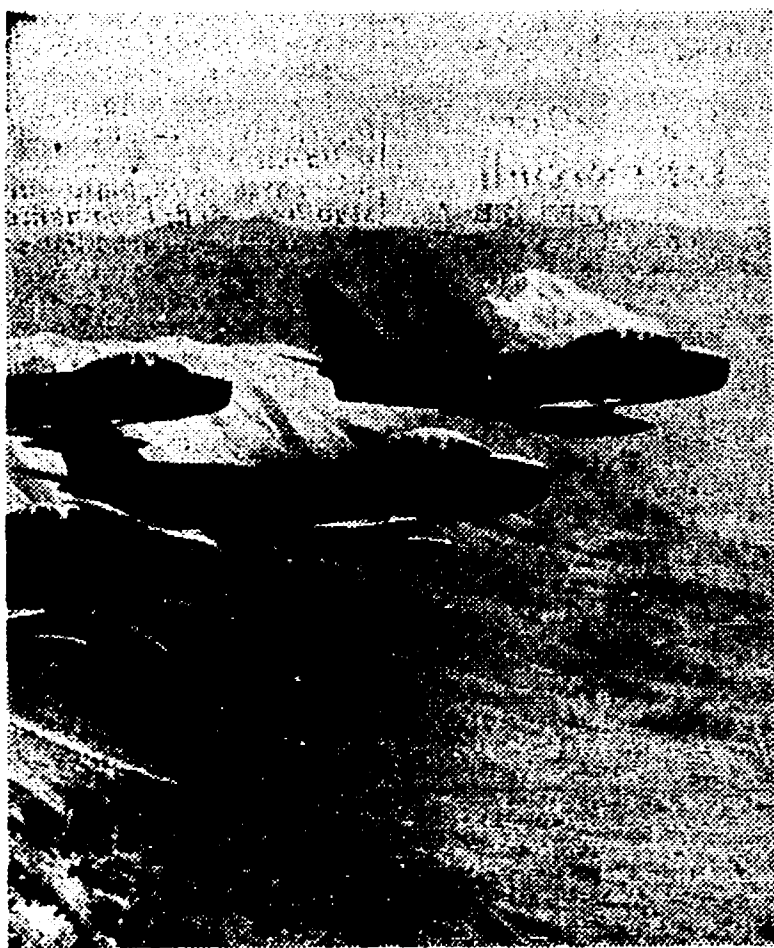
G. S.

Un errore dei servizi di controllo?

Mentre atterrava

F 86 precipita alla periferia di Grosseto

Morto il pilota romano: era sposato da un mese



Dal nostro corrispondente

GROSSETO, 31.

Questa mattina alle ore 12,10 circa un aereo militare — ancora una volta del tipo F-86 — si è schiantato al suolo a pochi chilometri dalla nostra città ed esattamente in località « Principina », provocando la morte immediata del pilota, sergente maggiore Riccardo Sorrentino di 26 anni. L'aereo, proveniente dall'aeroporto di Gioia del Colle, era in coppia con un altro dello stesso tipo, e al momento dell'atterraggio, non sappiamo ancora per quale motivo, è precipitato in prossimità dell'aeroporto « Beccarini » di Grosseto a 600 metri circa da una casa colonica, dove abita la famiglia Romagnoli.

Un sordo boato ed una violenta fiammata avevano dato le prime avvisaglie della sciagura facendo immediatamente giungere sul posto le autorità militari del vicino aeroporto. Il massimo riserbo viene osservato circa le possibili cause dell'accaduto, mentre pare che una apposita commissione di indagini sia stata promossa dal Ministero dell'Aeronautica. L'aviatore perito nella sciagura abitava con la moglie a Roma, in via della Camilluccia 125. Si era sposato soltanto un mese fa ed era rientrato in servizio all'aeroporto di Bari da due settimane.

E' questo, nel giro di due anni, l'ottavo aereo che si abbatte sul territorio della nostra provincia ed il quarto che cade a pochissimi chilometri dalla città. Che cosa sarebbe, quindi, potuto accadere se l'avaria che ha provocato la caduta dell'aereo si fosse verificata solo qualche secondo prima? E' questa una domanda legittima, che i cittadini inevitabilmente si pongono per evidenti motivi di incolumità fisica e che purtroppo rimane inascoltata da parte delle autorità competenti che hanno voluto mettere in funzione un aeroporto militare ad appena due km. dalla città. Tali motivi di apprensione trovano conferma nell'incidente odierno. Infatti, secondo quanto è stato successivamente accertato, l'aereo del Sorrentino aveva avuto un'avaria al motore a 300 metri di altezza ed il pilota aveva comunicato il fatto alla torre di controllo di Grosseto. Dalla torre avrebbe avuto ordine di gettarsi col paracadute. Ma, essendo in una località dove sono molte abitazioni, il giovane allo scopo di evitare che l'aereo cadesse sulle case, ha generosamente tentato l'atterraggio, che, però, non è riuscito.

Intanto lungo la strada statale, che da Grosseto conduce a Marina di Grosseto, due auto, con a bordo tredici persone, che procedevano in senso inverso, si sono urtate frontalmente poiché gli autisti si erano distratti ad osservare i resti fumanti dello aereo che esplose nei pressi della sede stradale. Tutti e tredici gli occupanti delle due auto sono stati trasportati all'ospedale di Grosseto avendo riportato lesioni e contusioni.

g. f.

Dalla nostra redazione

NAPOLI, 31

Il disastro del « Viscount » schiantatosi sabato notte sulle falde del M. Somma, ha messo i dirigenti dello scalo aereo di Capodichino in una posizione estremamente critica; sia perché essi sono gli unici che possono ancora parlare, e riferire le indicazioni impartite per via radio al pilota in difficoltà, con le relative risposte; sia perché — qualunque sia stata la causa della tragedia — i servizi di controllo e di assistenza dell'aeroporto di Napoli non possono considerarsi completamente estranei all'accaduto.

D'altronde, la stessa commissione d'inchiesta nominata dall'Ispettorato dell'Aviazione civile (che sta lavorando di concerto con gli inquirenti designati dall'autorità giudiziaria, dall'Alitalia e dalla compagnia di assicurazione) pur non trascurando ogni altra direzione d'indagine (posizione dell'apparecchio nel momento in cui ha toccato il suolo; reperimento di frammenti degli impianti di volo da parte di alcuni testimoni oculari, ecc.) ha concentrato le sue ricerche sul funzionamento delle apparecchiature e sull'atteggiamento mantenuto dagli addetti ai controlli nell'aeroporto di Capodichino. Sin dalle prime ore di domenica sono stati ascoltati dalla commissione il capo della stazione di controllo dello scalo aereo napoletano, il dirigente del gruppo assistenza ai voli, e il funzionario che manteneva il contatto radio col « Viscount » proveniente da Roma. E' stato inoltre udito il nastro con la registrazione del colloquio radio avvenuto tra la torre di controllo di Capodichino e il « Viscount », dal momento in cui esso ha lasciato il contatto con l'aeroporto di Fiumicino (all'altezza, press'a poco, del Garigliano) sino alla drammatica conclusione del volo.

A questo proposito va detto che un giornale napoletano della sera ha pubblicato il testo « originale » del colloquio terra-aereo, peraltro subito smentito — e con estrema decisione — negli ambienti ufficiali dello scalo di Capodichino.

I ipotesi rifiutate

Secondo il giornale in questione, il comandante Pasquale Umana sarebbe stato avvertito dalla torre di controllo di Napoli sin dalle 22,20 — che le condizioni atmosferiche sulla città erano « pessime », ed avrebbe tuttavia rifiutato l'ipotesi (avanzata da Capodichino alle ore 22,35) dell'atterraggio strumentale, sostenendo una « visibilità ancora discreta ». Alle 22,50, infatti, il comandante Umana avrebbe comunicato che si preparava all'atterraggio a vista, e poi un rapido susseguirsi di ordini e commenti: sul « Viscount » si avverte finalmente la visibilità ridotta; l'apparecchio non si mantiene più sulla rotta del canale « Ambra 14 » (nel quale era stato indirizzato dal canale « Ambra 1 », onde imboccare la pista numero 2 di Capodichino con un atterraggio a « largo raggio »); dalla torre di controllo è avvertito che lo aereo sta deviando in direzione sud-ovest; il comandante comunica che aumenta la nebbia e la pioggia, poi, alle 23,02, il silenzio alla radio, e lo schianto sul-

le falde del monte Somma.

Nella smentita fatta negli ambienti ufficiali dello scalo napoletano si fa osservare — pur senza fornire alcuna altra versione degli avvenimenti — che il « Viscount » si è abbattuto tra le 22,45 e le 22,50, e che pertanto il colloquio terra-aereo non può essersi in alcun caso protratto, come appare dal resoconto, sino alle 23,02.

Bene: dalle 22,45' alle 22,50', se questa è l'informazione ufficiale, vuol dire che per almeno 5 minuti l'aereo è rimasto senza alcun contatto con la torre di controllo. Per un guasto degli apparecchi-radio di bordo, si dirà. Ma in tal caso, come prima misura prudenziale, il pilota avrebbe dovuto aumentare la quota (e invece si è schiantato a soli 600 metri di altezza) e invertire subito la rotta: dirigersi, cioè, verso il mare (in direzione ovest) e non « allargare » ulteriormente il raggio di atterraggio verso est (dove ha in effetti incontrato le falde del Monte Somma).

Fuori rotta

Per trovare una spiegazione logica al disastro, si sarebbero dovute verificare contemporaneamente due condizioni: guasto agli impianti-radio e avarie ai motori, il che sembra molto difficile. Si parla — e sembra — della probabilità di un vuoto d'aria, ma abbiamo raccolto nella zona di S. Sebastiano e di S. Anastasia (alle falde del Vesuvio) numerose testimonianze, tutte concordi nell'affermare che il « Viscount » stava volando giù da qualche tempo a bassissima quota.

Si ha perciò tutta l'impressione che l'aereo si trovasse a quell'altezza perché il pilota era convinto di sorvolare ormai lo specchio d'acqua dell'aeroporto; mentre invece — come la tragedia ha dimostrato — stava paurosamente fuori rotta a sud-est. La nebbia e la pioggia avrebbe impedito al pilota di accorgersi a tempo dello errore. Ma in tal caso il « Viscount » dovrebbe essersi mantenuto in collegamento-radio con la torre di controllo di Capodichino sino all'ultimo istante, perché è assurdo pensare che un pilota esperto come il comandante Umana abbia potuto non solo rifiutare l'atterraggio strumentale, bensì anche impegnarsi in un « atterraggio a vista » in condizioni atmosferiche tanto difficili sapendo coscientemente di essere isolato dalla radio della torre di controllo.

Per questo — ripetiamo — dalla direzione dello scalo aereo di Capodichino, e dal colloquio raccolto sul nastro magnetico — la commissione d'inchiesta potrà avere preziose informazioni per stabilire eventuali responsabilità.

Intanto, sino a questo pomeriggio, le salme identificate nella sala anatomica di Napoli erano 25 su 45: nelle ultime 21 ore, in effetti, sono state riconosciute solo 4 salme.

Il lavoro di identificazione procede con sempre maggiori difficoltà, per l'estremo scempio provocato su uomini e cose dall'urto, dallo scoppio e dall'incendio del grosso quadrimotore a turbo-elica.

Andrea Geremicca

I familiari del comandante

«Non può avere sbagliato»



La signora Stefania Umana nella casa del fratello mentre conversa con i giornalisti

I parenti del comandante del Viscount dell'Alitalia caduto sul monte Somma nella notte tra sabato e domenica, non credono che la sciagura, nella quale sono perite 45 persone, sia stata causata dall'imperizia del loro congiunto. Pasquale Umana aveva al suo attivo 35 anni di servizio e oltre 9400 ore di volo. Aveva effettuato atterraggi in condizioni imprevedibili negli aeroporti più difficili d'Italia. Conosceva, d'altra parte, benissimo lo scalo di Capodichino per avervi effettuato ben 350 atterraggi.

La sorella del comandante Umana, signora Stefania, è venuta a Roma da Sassari dove abita con il figlio Salmenico, non appena ha appreso la tragica notizia e parlando con i giornalisti ha precisato che il fratello non solo svolgeva il suo lavoro di comandante, ma che era anche istruttore di volo.

Anche il fratello Gioacchino, che sabato notte è partito in moto per Napoli nonostante il maltempo, e ha partecipato alle ricerche dell'aereo caduto e all'identificazione della salma del fratello è convinto che a causare il



Il comandante Umana in una recente fotografia, ripresa nella cabina dell'aereo

tragico incidente sia stato un guasto all'aereo oppure il mancato funzionamento di qualche apparecchio di segnalazione.

Dai parenti del comandante Umana si è appreso, infine, che Italo Billau, di cui finora si era parlato come del 1. ufficiale dell'equipaggio, si trovava sull'aereo in volo di addestramento dovendo conseguire tra poco il brevetto di primo ufficiale.

Ieri mattina, intanto, si è svolta a Roma una cerimonia funebre in suffragio del comandante Umana.

La piccola guerra non è ancora finita

Ispesioni e polemiche per il viaggio della «Pietà»

La «piccola guerra» della «Pietà» continua e, dopo tutto, è il caso di dire, per fortuna, Venerdì scorso, riportando la notizia che la decisione di trasferire a New York, per l'Esposizione mondiale, la stupenda scultura di Michelangelo era stata presa definitivamente in Vaticano, dicemmo dei non pochi contrasti suscitati dall'operazione. Oggi appare chiaro che quei contrasti non sono affatto liquidati, anzi possono ancora mettere in forse il viaggio del capolavoro.

Le ultime notizie filtrate attraverso il «portone di bronzo» dicono che l'ingegner Vacchini, il «fattore generale della sacra fabbrica» cui spetta il compito di dirigere i delicatissimi lavori per lo spostamento del gruppo marmoreo michelangiolesco, si sarebbe ammalato nei giorni scorsi. Infermità reale o espediente diplomatico estremo? E' difficile stabilirlo posto che — Concilio ecumenico a parte — il costume di dichiarazioni ufficiali e di

conferenze stampa non è molto diffuso in Vaticano. Certo è che l'imballaggio del gruppo di scultura, annunciato per ieri mattina, non è cominciato. Qual è il motivo valido che giustifica il rischio di un viaggio della Pietà? C'è un desiderio del cardinale Spellman, espresso ancora a Giovanni XXIII, di far conoscere direttamente il capolavoro michelangiolesco ai cattolici statunitensi. E va bene. C'è anche — se si vuole — una esigenza di diffusione culturale che si estende, del resto, ad ogni opera d'arte. Ma tutto questo non basta ad eliminare le preoccupazioni espresse unanimemente.

La Pietà — ci si perdoni la apparente, inevitabile retorica — non appartiene a questo o a quello, ma all'umanità, come tutte le creazioni artistiche. Non si può allora considerare, nemmeno per ipotesi sciagurata, l'eventualità che vada perduta o che sia danneggiata, come è appena avvenuto alla Venere

di Milo trasferita dal Louvre a Tokio per le Olimpiadi. E' una teoria espressa nei giorni scorsi dal signor Edward Kinney presidente del comitato tecnico americano per il viaggio — «Ma se le compagnie di assicurazione hanno deciso di coprire il rischio per la Pietà e per il Buon Pastore con otto milioni di dollari vuol dire che non hanno troppi timori» — apparso piuttosto goffo. Quanto meno è ispirata a concetti commercialistici non proprio applicabili a questa circostanza.

E' augurabile quindi una ulteriore riflessione seguita da dichiarazioni definitive, esaurienti e ufficiali.

Ieri intanto il professor Brunetto Carti dell'Università di Pisa, nominato consulente dalle compagnie di assicurazione americane, ha esaminato a lungo la Pietà nella basilica di S. Pietro e il Buon Pastore nei Musei Vaticani. Per l'ispezione al secondo è stato necessario demolire l'imballaggio già

e eseguito.